



TITLE:

イギリス定期船業の発達と海運政策(二) - 定期船業の発達過程(二) -

AUTHOR(S):

山田, 浩之

CITATION:

山田, 浩之. イギリス定期船業の発達と海運政策(二) - 定期船業の発達過程(二) -. 経済論叢 1961, 87(3): 223-245

ISSUE DATE:

1961-03

URL:

<https://doi.org/10.14989/132811>

RIGHT:

經濟論叢

第八十七卷 第三號

經濟發展と計画化……………木 原 正 雄 1

特別償却と損益計算の歪み……………高 寺 貞 男 18

イギリス定期船業の
発達と海運政策(二)……………山 田 浩 之 33

長浜縮緬機業の専売と株仲間……………三 島 康 雄 56

昭和三十六年三月

京都大學經濟學會

イギリス定期船業の發達と海運政策(二)

——定期船業の發達過程(二)——

山 田 浩 之

三 郵便補助金政策の背景

イギリス政府が、上記郵船会社に郵便補助金の支給という方法によつて、なぜ前節にみたような手厚い保護をあたえたのか、という問題に答えるためには、さらに郵便運送契約の内容を検討する必要がある。

まず、最初のペンシユラ会社の契約をみよう。そこには、運送サービスの内容を決定する航路(および寄港地)、配船回数、所要航海時間、およびそれに対する補助金額が明示されている以外に、次のような要求事項がふくまれていた。すなわち、同航路に郵便船として就航する船舶は、六ポンド、九ポンドあるいは十二ポンドの大砲、小銃二〇挺、ピストル二〇挺、劍二〇振、彈丸・火藥三〇発分を搭載し、かつ海軍士官一名を乗船せしめるべきこと、というのがそれである。¹⁾そして、ペンシユラ会社がピー・オーに改組されて最初に結んだ契約のさいには、あらたに郵便船として建造される船舶は当時イギリス海軍が使用している最大口径の大砲をすくなくとも四門は搭載できることが要求され、さらに、必要なばあいには海軍省がそれらの船を相互に同意する価格で買上もしくは傭船で

きることが定められている。²⁾このことは、郵便船が軍事的裝備をなして郵便物を襲撃から保護することができると同時に、いつでも軍艦として使用可能であることが要求されたことを示している。いうならば、郵便蒸汽船の採用は、イギリス海軍力の補強としての意味をもたされていたのである。

ここで、政府側の契約決定官庁が海軍省であったことを想起する必要がある。そして、とくにこのイギリス海軍力の強化という意図のはつきりしていたのは、ロイヤル・メールであった。同社は、最初の契約によつて、平均一八五〇トンという当時としては最新最大の蒸汽船十四隻もの、ピー・オー、キューナードをはるかに上廻る船隊の建造を認められている。しかも、この契約は一度も公募されずに、同社の創立者ジェイムズ・マックイーンと海軍省との私的な折衝によつてとりきめられた。そして、上記十四隻の蒸汽船は、当時海軍が使用していた最大口径の大砲が搭載可能であることが要求され、海軍省当局の検査の下に建造されたのである。³⁾キューナード・ラインがアメリカ海運との競争という明確な課題をもっていたのに対して、当時西インド航路においては、このような蒸汽船の大船隊を運航しなければならぬ課題が認められなかったことを考慮する時、ロイヤル・メールは、イギリス海軍力の増強という意図のもとに、海軍省の援助をうけて設立されたと考えざるをえない。⁵⁾

キューナード・ラインについては、どのような要求が行われたか明らかにすることができないが、一般に海軍省は郵便蒸汽船の建造を監督したのであつて、新しい技術の導入など従来と変つた艤装をおこなう場合には、いちいち海軍省の許可をえなければならなかつた。このことは、後にのべるように、その後の定期船業の発達に大きな影響をおよぼすことになるが、それはとにかく、郵便補助金政策は、その底にイギリス海軍力の増強という「海軍政策」naval policy」としての意義をひめていたといひうる。そして、郵便補助金制度の採用にあたつての海軍省の主

たる関心事はむしろこの点にあった、といつても決して間違ひではない。したがつて、われわれは、郵便補助金政策が「海軍政策」の一環として採用されたのだ、と結論することができ⁶⁾る。

それでは、なぜ郵便補助金政策が海軍政策の一環として採用されたのであろうか。その点をはつきりさせるためには、どのような航路に郵便補助金が支給されたかをみなければならぬ。まず、キューナード・ラインのばあい、その設立当初の航路は、リヴァプールから英領北アメリカ（ノヴァ・スコタイア）の港ハリファックスを経て、合衆国のボストンに達するものであつた。これは、アメリカの蒸汽船会社コリンズ・ラインとの競争に直面した一八四八年に、リヴァプール／ニューヨーク間直航に変更されたが、それまではアメリカ帆船会社との競争にもかかわらず、カナダのイギリス植民地に寄港したことに注目する必要がある。このことには、サムエル・キューナードがハリファックスの出身であつたこと、また当時英領北アメリカへの移民は合衆国への移民と匹敵するほどの数であつたこと⁷⁾、なども関係していたであらう。しかし基本的には、郵便蒸汽船が、かつての国営郵便帆船にかわるものとして、イギリス植民地への郵便運送を改良するという目的で導入されたことからきていた。

このことは、ロイヤル・メイルの場合には、もつとはつきりしている。ロイヤル・メイルが開設した定期航路は英本国から西インド諸島のイギリス植民地をめぐる航路であるが、創立者マックイーンが一八三七年に郵便運送の改善案を出した⁸⁾ことから明らかなように、その目的はイギリス領西インド諸島への郵便運送を改良し、そのことによつて、ひいては同諸島における英国のインタレストの増大をはかることであつた。

この点は、ピー・オーについても全く同様である。ペンシユラ会社としての最初の契約は、英国からイベリア半島經由地中海の入口にあるイギリス植民地ジブラルタルへの郵便運送の改良をはかるものであつたし、それ以

後の契約も、第四表にみられるように、東洋におけるイギリス植民地との郵便運送の改良を実現するものであった。すなわち、それはまず、従来東洋への郵便運送の掌にあたっていた東インド会社の不規則で、のろい運航にかわって、英国／アレキサンドリア＝スエズ／カルカッタ間に定期航路を確立し（一八四二年）、ついで、一八四一年アヘン戦争によつて獲得した香港へ、セイロン・ペナン・シンガポール等のイギリスの東洋進出の根拠地を経由して、定期航路を開設（一八四五年）、さらに一八五一年のオーストラリアの金鉱発見を契機として、一八五三年にはイギリス植民地オーストラリアへの定期航路開設も実現していった。⁹⁾ こうしてビー・オーは、英本国と東洋各地の植民地を定期航路網でつなぎ、その郵便運送を敏速化し、規則化することによって、イギリスの植民地支配の重要な一環としての役割を果させられることになったのである。

なお、これら三大郵船会社以外に、一八五二年には「アフリカン汽船会社」African Steamship Co. が西アフリカ植民地へ、一八五六年には「フラン・ライン」Allan Line がカナダのケベックへ、一八五七年には現在の「ユニオン・キャッスル」Union-Castle Mail Steamship Co. の前身「ユニオン汽船会社」Union Steamship Co. が南アフリカ・ケープ植民地への郵便運送をおこなうにいたっている。¹⁰⁾ その他、南米太平洋沿岸へも、イギリスの勢力の伸長をはかるものとして、一八四五年以来「太平洋汽船会社」Pacific Steam Navigation Co. が郵便補助金をうけていた。¹¹⁾ そして、このような郵便補助金支給航路の拡大・発展にともない、英本国の郵便補助金支出金額も、第五表¹²⁾にみるように、一八四〇年の一七万ポンドから一八六〇年には九三万ポンドへと、約五・五倍に上っている。¹³⁾ かくて、郵便補助金政策は主として、世界各地のイギリス植民地と英本国とをむすぶ定期航路を設立・発展させるものとして、イギリスの植民地帝国としての発展をになう重要な政策となったのである。

第5表 英本国の郵便
補助金支出額

年	金 額
	(ポンド)
1840	170,000
1845	718,000
1850	756,000
1855	743,000
1860	932,000
1865	817,000
1870	1,047,000
1875	797,000
1880	692,000
1885	740,000
1890	910,000
1895	961,000
1900	774,000

さて、郵便補助金政策が同時に海軍政策となりえたのは、実は同政策のこのような役割に由来するのである。なぜなら、海軍力こそは植民地帝国としての発展を保証し、植民地支配を強固ならしめるものであったからである。そして、天候・風向にあまり影響されず、ほぼ一定のスピード——しかもかなりの高速——でもって航行しうる新式の蒸汽船は、軍艦としても帆船よりはるかに有用であり、したがって蒸汽船船隊の強化はただちに海軍力の増強につながるものであった。それゆえ、郵便蒸汽船船隊の育成は、海軍力の増強という意義をあたえられることによって、植民地支配の一環としての役割をより一そう果たすことができたのである。かくして、植民地帝

第6表 イギリス国際収支の構造 (単位 100万ポンド)

年 (5年平均)	貿易収支 (商品、金、 銀、船舶)	貿易外収支				經常勘定 残高 (資本純輸出)			
		海 運	利 子	サービス その他					
1831~35	- 12.52	+	8.84	+	5.38	+	4.68	+	6.38
1836~40	- 23.00	+	10.90	+	7.98	+	6.74	+	2.62
1841~45	- 19.34	+	11.70	+	7.50	+	6.04	+	5.90
1846~50	- 25.84	+	14.34	+	9.48	+	6.72	+	4.70
1851~55	- 32.74	+	18.68	+	11.72	+	10.32	+	7.98
1856~60	- 33.72	+	26.06	+	16.52	+	17.36	+	26.22
1861~65	- 59.04	+	34.12	+	21.78	+	25.16	+	22.02
1866~70	- 65.14	+	44.50	+	30.82	+	30.32	+	40.50
1871~75	- 64.04	+	50.84	+	49.98	+	37.78	+	74.56
1876~80	- 123.74	+	54.16	+	56.34	+	38.10	+	24.86
1881~85	- 100.92	+	60.32	+	64.76	+	37.40	+	61.56
1886~90	- 88.08	+	57.12	+	84.16	+	34.38	+	87.58
1891~95	- 123.76	+	57.28	+	93.98	+	24.54	+	52.04
1896~1900	- 158.94	+	62.44	+	100.20	+	36.62	+	40.32
1901~05	- 176.90	+	71.24	+	112.94	+	41.76	+	49.04
1906~10	- 143.76	+	88.78	+	151.42	+	49.40	+	145.84

国として発展してきたイギリス資本主義にとって、郵便蒸汽船舶隊の強化は必須の要請であったといえよう。¹⁴⁾そして、イギリス資本主義が、「植民地独占」を基盤として、貿易収支の赤字を海運収入と植民地への資本輸出から生ずる利子収入で補填するという構造をもつて(第6表参照)、十九世紀後半に、寄生的な帝国主義へ転化していったという事実を考慮する時、郵便補助金政策によるイギリス植民地への定期航路網の展開は、そのようなイギリス資本主義の発展にとっての、欠くことのできない布石であったということができよう。

それでは、当初においてこのような意義をもった郵便補助金政策はイギリス定期船業の発展にどのような影響をおよぼすにいたったであろうか、それが次に検討すべき問題である。

- (1) Saugstad, *op. cit.*, p. 219.
- (2) *Ibid.*, p. 220.
- (3) *Ibid.*, p. 246.
- (4) Mecker, *op. cit.*, p. 25. もちろん、後にのべるように、郵便運送改善の必要は一般に認められていた。しかし、それは一挙に十四隻もの大船隊を建造・就航させねばならないというようなものではなかった。したがって、すでにのべたように、同社がただちに経営困難に陥ったのは当然のことであった。
- (5) この点は、リンセイとソーントンも認めてゐる(Lindsay, *op. cit.*, p. 302; Thornton, *op. cit.*, pp. 28-29.)
- (6) H. Robinson, *Britain's Post Office* 1953, p. 185; Thornton, *op. cit.*, p. 29. この海軍政策としての意義をいふべく強調するのは、ソーントンである。彼は、郵便補助金が海軍力の増強という役割を果していることによって、「政府は金を消費しているというよりもむしろ節約しているのだ」と語っている。しかし、後にふれるように、「ここまでいうことには疑問がある。なお、最近のボラードの研究も海軍政策としての意義を認めてゐる(Pollard, *op. cit.*, p. 111.)」
- (7) Cf. W. Page, *Commerce and Industry*, 1919, Vol. II, p. 30. など。簡単に「拙稿「海運業における交通革命」第二表

- (8) R. G. Albion, *British Shipping and Latin America, 1806-1914*, *Journal of Economic History*, Vol. XI, No. 4, 1951, p. 365.
- (9) Lindsay, *op. cit.*, pp. 385-405.
- (10) Thornton, *op. cit.*, p. 41. なお、ニュオン汽船会社の郵便運送進出については、Murray, *op. cit.*, Chap. II, pp. 11-18, 拙稿「イギリス定期船業の成立」第三節 注(6)、五四—五五ページ参照。
- (11) Meeker, *op. cit.*, p. 41, より作製。
- (12) なお、郵船会社は英本国政府だけでなく、植民地政府から郵便補助金をうけとる場合があった。したがって、会社が受ける金額は、これよりもさらに多くなる。
- (13) ボラードもまた、郵便補助金政策には「航海条令と同様に、商業的動機と帝國的動機とが混在していた」とのべつゝる(Pollard, *op. cit.*, p. 111)。
- (14) A. H. Imiah, *Economic Elements in the Pax Britannica*, 1958, Table 4, pp. 70-75, より作製。
- (15) 高橋哲雄「第一次大戦前のイギリス海外投資の「側面」商学論究 第十七号」参照。

四 郵便補助金政策の帰結

郵便補助金政策は、上にみたように、英本国と植民地との間に定期航路網を確立するという意図の下に、海軍政策の一環として海軍省によって強力に推進された。もとより、同政策は、不規則な国営郵便船にかわって規則的で敏速な郵便運送を実現するものとして、一般の支持をえた。しかし、その実施について批判がなかったわけではない。逆に、その実施方法をめぐって、同政策は後にいたるまでたえず批判をうけたのである。したがって、まず実施方法についての論争点にふれて、同政策をめぐる利害の対立を明らかにしよう。同政策の影響もまた、この利害

の対立の中で具体化されていった。

さて、その批判は、主として、一航路一社主義の原則、公募入札制によらない適格船主の決定、および補助金額の妥当性、に集中している。最初に批判の声をあげたのは、「グレート・ウェスタン・蒸汽船会社」Great Western Steamship Co.であった。同社は、一八三八年いらい「グレート・ウェスタン」Great Westernを規則的に運航して、蒸汽船による北大西洋航路の開拓に大きな功績をあげていた。ために同社は、過去の実績によって、北大西洋航路の郵便運送契約を獲得できるものと確信していた。にもかかわらず、キューナードに契約を奪われたため、同社は次のように主張して、議会で調査を要求した。すなわち、第一に、国民の税金で賄われる郵便補助金によって、一社のみが利益をうけることは不当であり（一航路一社主義の否定）、また同一航路に就航する全蒸汽船が郵便運送にあたる方がむしろ補助金額もすくなくてすむ。第二に、グレート・ウェスタン会社は北大西洋航路を最初に開拓し、その発展のために莫大な費用と危険とを負担してきた、したがって当然同社にも郵便補助金があたえられるべきだ、というのである。

このような要求によって、一八四六年、議会は委員会を設け、調査を命じた。調査の結果、キューナード・ラインとの契約条件は国家にとって有利なものであるが、グレート・ウェスタン会社の過去の功績と現在うけている被害にたいして、なんらかの考慮がはらわれるべきだ、という報告が提出されている。同社は、この報告のされた後、たびたびキューナードと同じ条件で、あるいはもっと政府に有利な条件で郵便運送にあたることを申し出たが、常に拒否された。その間、一八四四年秋からキューナード・ラインは、郵便補助金を背景に、トンあたり七ポンドという運賃を半額の三ポンド半に切り下げて、グレート・ウェスタン会社をますます苦境に陥らせ、けっきょく一八四六

年に同社を運航停止のやむなきにいたらせたのである。⁴⁾ あきらかに、海軍省はグレート・ウエスタン会社にたいして不公平であった。そして、補助金なしに長期間にわたって蒸気船運航をつづけるという、経営的にすぐれた手腕をみせたグレート・ウエスタン会社を破滅に導いたのは、一航路一社主義という郵便補助金政策の実施方法に問題があったといわねばならない。

ともあれ、郵便補助金の支給をめぐる、イギリス海運資本の間に利害の対立が生ずることになったのである。そして、グレート・ウエスタン会社の批判を最初として、以後その実施方法について、ロイヤル・メイルやピー・オーの契約にも、補助金の恩恵にあずからない海運資本の側から、しばしば攻撃の矢が及びせられた。ロイヤル・メイルのばあいには、同社のえた好条件、とくに第一年目の赤字にたいする翌年の寛大な措置が攻撃的となり、契約が入札制によらないこと、西インド航路の郵便運送が同社の独占である点がはげしく非難された。そして、同社のサービスの不十分さがこの非難を激化したのであった。⁵⁾ これに対して、ピー・オーは最初から入札によつてその契約を獲得していたが、常にピー・オーの申込みが受け入れられていたために、事実上東洋航路はピー・オーの独占するところとなり、その独占にたいしてやはり非難の声がかかれるようになった。それは、同社が国民の犠牲において巨大な利潤を獲得しているというのであった。⁶⁾

こうした一連の批判のために、一八五二年議會に、郵便運送契約に関する委員会 (the Committee on Contract Packets) が設けられ、各社の郵便運送契約が調査されている。調査結果は、契約条件はけつして国家にとって不利なものでなく、補助金額も妥当なものである、というのであった。ただし、船主の決定は公募入札制によつて行うのが望ましい、との勧告が行われた。しかし、この勧告はその後の契約で無視され、けつきよく各郵船会社の既

得利益はそのまま尊重された。⁷⁾つまり、一航路一社主義の原則は貫かれ、各郵船会社の航路独占は海軍省によって擁護されたのである。

他方、以上のような批判とすこし異った角度から批判を加えたのが、郵政局である。郵政局の主張はこうである。郵便運送業務は、戦時においても平時と同じように必要なものであつて、郵便蒸汽船を軍事目的にも利用しようとするのは、けつして経済的なやり方ではない。したがつて、郵便運送業務を主に考えるならば、もつと小型の船舶でこゝと足りるはずであり、そうすれば補助金も郵便料収入と同額にまで引き下げること可能となり、實際そうすべきだ、というのである。⁸⁾つまり、郵政局は郵便運送業務を海軍力の増強という軍事目的から分離しようとした、といつてよい。この点で、郵政局は両者を結びつけようとした海軍省と対立することになった。⁹⁾

このように、郵便補助金政策は、第一に蒸汽船経営をもくろむ海運資本の間に利害の対立をひきおこし、第二に郵政局と海軍省との対立を生みだしたのである。しかし、海軍省が郵便運送の監督権をにぎつていた間は、郵便補助金政策のすでのべたような性格は決して変えられなかった。そして、けつきよくは、海軍政策の観点が優位をしめ、¹⁰⁾海運資本間の利害の対立は激化していった。かくして、上にのべたような批判が受け入れられ、郵政局の主張が実現されるのは、郵便運送の監督権が郵政局長官に移された一八六〇年以後のことになる。¹¹⁾すなわち、一八六〇年代に入つてからは、契約が更改されるたびに、まず、補助金支給額が大はばの減額をみることになる(第2・3・4表参照)。しかもそれに加えて、北大西洋航路のばあいには、キューナード・ラインの独占が廃止され(一八六八年・第2表参照)、ロイヤル・メイルのばあいには、利潤の制限をうけたり(一八六八年・第3表参照)、契約の決定も公募入札制に改められたり(一八七四年・第3表参照)している。こうして、郵便補助金政策をめぐる利害の対立は

少しずつ緩和の方向をたどることになった。¹²⁾

それでは、一八六〇年代にいたって、なぜ郵便運送の監督機関がかわり、同補助金政策の実施方法に変化が生じたのであろうか。それは、一言でいえば、海軍省による同政策の実施方法が、一八五〇年代に入って、じょじょに時代の実情にあわないうものになってきたからである。なるほど、その初期においては、同政策は蒸汽船を遠洋航路へ進出させる契機となり、新型の蒸汽船の大量建造を可能ならしめた。しかし、同政策の型にはまった運用が、蒸汽船の発達にたいして、むしろ阻止的な作用をおよぼしはじめたのである。一方、蒸汽船の新しい技術的發展を前提として、郵便補助金に頼らずに、自力で遠洋航路に進出する蒸汽船会社があらわれたことが、事態を大きく変えることになった。

問題は、海軍省が郵便補助金政策を海軍政策の一環として推進した点にあった。すでにふれたように、郵便蒸汽船は、同時に軍艦として使用可能ならしめるために、建造にあたつて海軍省の検査・監督をうけ、艀装についても種々の条件をつけられていた。そのため、郵便蒸汽船は、造船技術の新しい發展をとり入れるにあたつて、海軍省の干渉をうけることになった。それがもつとも著しくあらわれたのが、鉄船採用の問題である。というのは、当時鉄船についてもつとも偏見をいだいていたのは海軍省だったからである。海軍省当局は、鉄は射撃にたいして木材よりも抵抗力が弱いと考へていた。したがって、一八五一年にいたつても、海軍省は鉄の使用を禁止していた。¹³⁾

かくて、グレート・ウェスタン会社が一八四三年に世界最初の鉄製スクリー船「グレート・ブリテン」(Great Britain, 三四五〇トン)を建造して北大西洋航路に就航せしめ、一八五〇年には、いわゆる「インマン・ライン」Inman Line が鉄製スクリー船でもって補助金なしで北大西洋航路にうつてたのに対して、キューナード・ライ

ンが最初の鉄船「ペルシャ」(Persia, 11300トン)を建造したのは一八五五年であり、最初の鉄製スクリーナー船「チャイナ」(China, 11550トン)を建造したのは一八六二年というおそさであった。¹⁵⁾ロイヤル・メイルはさらにおくられて、外輪からスクリーナーへの転換がおこなわれたのは、実に一八六八年になってからのことであった。¹⁶⁾この点、ピー・オーは蒸汽船の技術的發展にかなり鋭敏であった、といつてよい。すでに一八四二年に最初の鉄船を建造し、一八五一年には実験的に鉄製スクリーナー船の建造を行っている。しかし、これを航洋蒸汽船に採用することには、海軍省からの反対があり、一時は木造外輪船への復帰をよぎなくされ、正式に郵便船として海軍省の許可をえて建造された鉄製スクリーナー船は、一八五三年の「ヒマラヤ」(Himalaya, 3438トン)が最初である。¹⁷⁾ところで、新技術の採用をおくらせたのは、海軍省当局だけではなかった。郵船会社の側にも——とくに、キューナード・ラインとロイヤル・メイルのばあい——に著しいが——、郵便補助金によって収支の均衡が保証されていたために、蒸汽船の技術的發展をおしすすめようという意欲に欠けるところがあったのである。したがって、郵便補助金政策は蒸汽船の技術的發展にたいしてだんだんと阻止的に作用していった、ということができよう。

こうして、一八四〇年代においてこそ最新型であった郵船会社の蒸汽船も、五〇年代に入ってからには、時代おくれとなりつつあった。しかも、軍艦としても使用可能であるように設計されていた郵便船は、商船としては経済性に欠けるころがあった。したがって、そこに、新企業が、新しい技術を採用した経済性の高い蒸汽船をもって、補助金にたよらずに、遠洋航路に進出する間隙が生じた。そして、この間隙に乗じて、一八五〇年北大西洋航路に進出を企てたのが「インマン・ライン」であり、一八六六年東洋航路に進出をこころみたのが「ブルー・ファネル」Blue Funnel Line である。

インマン・ラインは、一八四〇年代に実用化が可能になった技術的革新——「鉄製スクリー船」iron screw steamer——の採用によって、北大西洋航路において補助金なしでの蒸汽船運航に成功した。これは、補助金をうけなかった蒸汽船会社がつぎつぎと敗退し、キューナード・ラインと多額の補助金をうけて設立された米国のコリンズ・ラインとの競争が開始された当時としては、画期的なことであった。そして、インマン・ラインは、このような技術的革新による低コストの船をもって、従来はもっぱら帆船によって行われていた低運賃の移民運送に積極的に乗りだし、それに成功をおさめ、しだいに資本を蓄積し、船隊を拡充していったのである。¹⁸⁾

このようなインマン・ラインの成功によって以後、鉄製スクリー船でもって、補助金をうけることなく北大西洋航路に進出する定期船会社が続出した。Glasgow & New York Steam Ship Co. (一八五一—一五九年)、Clyde Screw Steam Packet Co. (一八五四—一五七年)、Anchor Line (一八五六—一九四〇年)等がそれである。¹⁹⁾ これらすべてが、インマン・ラインと同じような成功をえたわけではなかったが、郵便補助金にたよることなく、鉄製スクリー船という技術的革新の採用によって運航を開始し、新しい市場分野を開拓しつつ蒸汽船業の発展をはかろうとした点において、あきらかに、かつての郵船会社と資本蓄積の構造を異にする、新しい型の蒸汽船資本といわねばならないのであろう。

ところで、東洋航路においてインマン・ラインと同じような役割を果たしたのが、ブルー・ファネルである。もともと、北大西洋航路よりもはるかに遠距離で、しかも貯炭所の間隔がきわめて長い東洋航路（とくに希望峰経由）のばあい、鉄製スクリー船によっても、補助金なしでは蒸汽船の進出は不可能であった。それは、つぎの技術的革新の展開、すなわち「コムバウンド・エンジン」の実用化を待たねばならなかった。²⁰⁾ ブルー・ファネルは、このコ

ムバウンド・エンジンという技術的革新の採用によつて、従来蒸汽船運航は経済的に不可能とされていた希望峰經由の英国／中国航路への進出を実現したのである。ただし、コムバウンド・エンジンの採用という点だけをとれば、すでに一八六一年よりピー・オーが実施している。²¹⁾したがつて、ブルー・ファネル登場の意義は、単にコムバウンド・エンジンの早期採用という点にあるのではなく、むしろ、これまでクリッパー船の独壇場であつた中国茶の運送市場にコムバウンド・エンジンをそなえた蒸汽船によつて進出し、貨物運送の分野で、帆船と蒸汽船との競争の火ぶたを切つた点にある。

そして、これと同時に、往航貨物として、ヨークシャやランカシャの産業資本の生産する綿織物や毛織物を積取つたことに注目しなければならない。これら工業製品は、やがてブルー・ファネルの中心貨物となるのであつて、同社はイギリス産業資本の輸出する工業製品——これこそ、定期運送発達の基軸なのであるが——の定期貨物運送の開拓者としても大きな役割を果すことになる。²²⁾つまり、ピー・オーが郵便・旅客および運賃負担力のきわめて大きい高級貨物（貴金屬類）の運送を主たる業務としたのに対して、ブルー・ファネルはコムバウンド・エンジンの採用と定期貨物運送という新市場の開拓によつて、補助金をうけることなく独自の発展を開始したのである。したがつて、ブルー・ファネルは、ピー・オーとまつたく異つた新しい市場（『蓄積基盤』）に立脚する海運資本として、利潤追求を行ったということができよう。²³⁾

以上から、インマン・ラインやブルー・ファネル等は、郵便補助金による保護・育成をうけた郵船会社とはまったく異つた蓄積基盤（『運送市場——インマン・ラインは移民運送、ブルー・ファネルは定期貨物運送』）に立ちつつ、技術的革新の積極的な採用によつて国家の保護をうけることなく自生的な発展を行つた海運資本であることが、明らか

となつたであろう。そして、このような海運資本の先驅としては、グレート・ウェスタン蒸汽船会社をあげることができる。同社は、一八三八年から約九年間にわたつて、郵便補助金をうけることなく、北大西洋航路で蒸汽船運航の発展につくし、その間「グレート・ウェスタン」、「グレート・ブリテン」という新型船を登場せしめて、汽船の発達史に大きな足跡をのこした。そして、同社は、最後に「グレート・ブリテン」の不幸な事故とキューナード・ラインとのはげしい競争によつて、同航路からの撤退をよぎなくされたといへ、そのすぐれたサービスと経営手腕によつてキューナード・ラインとの競争に長く耐えたのである。一航路一社主義にもとづく郵便補助金政策は、あきらかにこのような企業の成長を抑えたのであつた。²⁴⁾

郵船会社と補助金をえなかつた企業との、このような対抗関係は、キューナードとインマン・ライン、ビー・オーとブルー・ファネルとの間にもみられる。たとえば、先にのべた郵便補助金政策にたいする批判も、主として後者の企業群によつて行われたのである。そして、北大西洋航路では、一八六八年郵政局が郵便運送の監督権をえて最初の契約を結んだ際、一航路一社主義の原則は破られ、インマン・ラインもキューナード・ラインとともに郵便補助金をうけとることになる。²⁵⁾これにたいして、東洋航路では、ブルー・ファネルは郵便補助金をたびたび要求したが、その申し出は一度も受け入れられず、郵便運送にたいするビー・オーの独占は、オーストラリア航路ののぞいて常に維持された。ために、ブルー・ファネルはこのような郵便補助金政策をはげしく非難し、ビー・オーとはげしく対立したのであつた。²⁶⁾こうした両社の対抗関係は、スエズ運河が開通して、同一航路において両社が運航するようになってからは、とくにはげしくなつた。そして、ビー・オーは、このような競争やその他種々の要因によつて、七〇年代に危機の時代を経なければならなかつた。²⁷⁾なお、ビー・オーが当時苦境におちいつた一つの要因として、

一八六九年に開通したスエズ運河を、郵政局の反対により一八七四年まで利用できなかったことがあげられる。これもまた、政府当局が郵船会社に技術的革新の採用を妨げた例としてあげることができるであろう。²⁹⁾

さて、以上から次の事実が検出されたと思う。すなわち、イギリス定期船会社の形成過程をみると、一方には、国家の郵便補助金による手厚い保護をうけた、いわば上からの育成によって成立発展した海運資本——キューナード・ライン、ロイヤル・メール、ビー・オー等の郵船会社——が存在し、他方には、なんらの国家的補助もうけず、技術的革新の積極的採用によって、いわば自生的な発展の道を歩んだ海運資本——インマン・ライン、ブル・フネル等——が存在するということが、これである。そして、前者にとつて、郵便補助金は、会社の設立(あるいは存続)を可能ならしめた基本的契機であり、また赤字補填・利潤補給の手段として、資本蓄積を行うにあたってなくてはならない槓杆となったことも、あきらかである。これにたいして、後者はこのような外的契機によることなく資本蓄積を行い、成長をとげたのであって、あきらかに両者の発展の仕方(＝資本蓄積の構造)には、はっきりした差異があるといわねばならない。したがって、われわれは、両者をイギリスにおける定期船資本形成の二つの類型として区別することができるであろう。そして、このような二類型の蒸汽船資本の対抗関係の中で、イギリス定期船業、ひいてはイギリス近代海運業の発展が行われることになる。このような定期船資本の二類型の創出こそ、イギリス郵便補助金政策の帰結であった。

- (1) Smith, *op. cit.*, pp. 42-45.
- (2) Lindsay, *op. cit.*, pp. 184-185; Meeker, *op. cit.*, pp. 6-7.
- (3) Saugstad, *op. cit.*, p. 234; Meeker, *op. cit.*, p. 8.

- (4) ただし、一八四六年にグレート・ウェスタン会社が運航を停止せねばならなかった事情としては、キューナード・ラインとの競争以外に、同社が一八四三年に進水させた、当時としては最高水準の蒸汽船「グレート・ブリテン」Grat Britain が不幸にして坐礁し、一時運航不能に陥ったことも、大きく影響した。Cf. C. R. V. Gibbs, *Passenger Liners of the Western Ocean*, 2nd ed., 1957, pp. 41—45.
- (5) Lindsay, *op. cit.*, pp. 295—297.
- (6) Cable, *op. cit.*, p. 133.
- (7) Meeker, *op. cit.*, pp. 7—8.
- (8) Robinson, *op. cit.*, pp. 184—185. ところで、郵便補助金総支出額から郵便船による郵税収入額を差し引いた額が政府にとつての純支出額であったことを、こゝでわけておきたい。なお、調査が行われた当時の補助金支出総額は八二万五千ポンド、郵税収入額は四八万ポンドであつて、したがって政府の純支出額は三四万五千ポンドに達した。
- (9) 一八五七年に、キューナードが契約の五年間の延長を求めた時も、海軍省はその承認を主張し、これに対して郵政局は公募入札制を行うべきだと主張している。もちろん、この時は海軍省の主張通りとなり、航路延長にたいして三〇〇〇ポンドの増額を認められている(第2表参照)。Cf. Meeker, *op. cit.*, p. 10.
- (10) ただし、郵便船は最大口径の大砲の搭載が可能でなければならないという条項は、委員会の勧告によって、一八五三年に廃止された(Pollard, *op. cit.*, p. 111.)。
- (11) Sangstad, *op. cit.*, p. 222; Robinson, *op. cit.*, p. 187.
- (12) かつて、われわれは、一八六〇年代が帆船から蒸汽船への移行が行われた決定的時点であり、海運業の近代的構成が成立した時点であることを明らかにしたことがある(拙稿「海運業における交通革命」参照)が、以上からして、海運政策の面でも、六〇年代は一つの転換期であつた、ということができよう。
- (13) Meeker, *op. cit.*, p. 11. なお、矢崎信之『船用機関史話』第八章をも参照。
- (14) Lindsay, *op. cit.*, p. 226.
- (15) *Ibid.*, p. 231.

- (16) *Ibid.*, p. 300; Sangstad, *op. cit.*, p. 248.
- (17) *Cable, op. cit.*, pp. 135, 266-267.
- (18) インマン・ラインとイギリスの Gibbs, *op. cit.*, pp. 112-124; Lindsay, *op. cit.*, pp. 251-259, を参照。なお、インマン・ラインはこうして北大西洋航路においてはケナード・ラインにつぐ大船会社になっていったが、一八八六年にいたって財政的危機にみまわれ、合衆国の資金を導入したため、一八九三年に合衆国の船会社「アメリカン・ライン」American Line に吸収された。
- (19) Gibbs, *op. cit.*, pp. 125-135.
- (20) 前掲拙稿「海運業における交通革命」二六四—二七四ページ参照。
- (21) しかし、「ビー・オーのばあい」その採用は永続的なものではなく、ブルー・ファネルの第一船が中国むけて出航した一八六六年に、ふたたびもとの単式機関 single engine に復帰している。したがって、コムバウンド・エンジンが恒久的に採用されたのは、一八七〇年建造の「オーストラリア」(Australia, 二六六—二六八)からである。(Cable, *op. cit.*, Appendix I, p. 245.)
- (22) ブルー・ファネルは、リヴァプールの蒸汽船会社として、リヴァプールの貿易界を背景に、往航海物として主にマンチエスター産業資本の生産する綿・毛織物製品を積取ったのである。そして、同社の海運活動は、漸次、中国茶の輸入からイギリス工業製品の輸出に重点が移り、以後、同社はイギリス産業資本の輸出貿易と密着して発展していった (F. E. Hyde, *Blue Funnel, A History of Alfred Holt and Company of Liverpool from 1865 to 1914*, 1957, pp. 27, 48, 57, 61, 76.)。
- (23) ブルー・ファネルの西期的意義は、一八六六年の東洋航路進出であったが、同社の創立者アルフレッド・ホルトは「東洋航路に進出する以前一八五八年に、当時ロイヤル・メイルが独断的地位を占めていた西インド諸島航路へ「鉄製スクリュー船」でもって進出をこころみ、成功している。これは、一八六〇年代にさらに競争企業が出現したため、東洋航路へ転換されたのであるが、いうまでもなく、これも補助金をうけることなく行われたのであって、同航路でも、北大西洋航路におけるインマン・ラインと同じ役割を果たしたといえる (Hyde, *op. cit.*, p. 17.)。
- (24) Meeker, *op. cit.*, p. 9.
- (25) Sangstad, *op. cit.*, p. 235. なお、この頃から、郵便補助金もかなりの減額をうけ、郵便運送のコストに接近していった、

とみることができよう(第2・3・4表参照)。

(66) Hyde, *op. cit.*, pp. 41-43.

(67) Cable, *op. cit.*, pp. 162-168.

(68) *Ibid.*, p. 165.

五　　む　　す　　び

以上から、郵便補助金がイギリス定期船業の発達に決定的な影響をおよぼしたことは明らかであろう。そこで最後に、以上の分析の諸結果にもとづいて、郵便補助金政策の意義をはつきりさせておきたい。

郵便補助金は、直接的には、イギリス本国と植民地との郵便運送の改善を目的として支給された。が、まさにその目的によって、同政策は海軍政策としても機能することができた。そして、海軍政策として機能しえたが故に、それは同時に民間蒸汽船会社の保護・育成を結果するという関連が成立した。そのばあい、技術的に未発達な蒸汽船をもって運航を開始した設立当初の郵船会社にとって、郵便補助金は資本蓄積を行うためのなくてはならぬ横杆であったから、蒸汽船業の発達という商業目的と海軍力の補強という軍事的には矛盾なく統一されえた。かくて、郵便補助金は、イギリス蒸汽船船隊の成長を早熟的に促進し、イギリス本国と植民地とを結ぶ定期航路網の急速な発達をもたらしたのである。したがって、そのかぎりにおいて、初期の郵便補助金政策がイギリス蒸汽船業の発達に大きな貢献をなしたことは否定できない。

しかし、商業目的と軍事的とはいいつまでも矛盾なく結合していなかった。蒸汽船の技術的發展がすすむとともに、軍事的には蒸汽船の商船としての発達にたいする制約となってきたのである。かくして、旧来の郵便補助金政

策は逆に蒸汽船業の健全な発達を妨げるものに転化する。そのような状況のもとに、郵便補助金にたよらない新しいタイプの蒸汽船資本が登場し、二類型の蒸汽船資本の対抗関係が成立する。そして、これら諸事情のために、郵便補助金政策の転換がはかられねばならなくなる。郵便運送契約の監督官庁が郵政局にうつったことが、その転換をしめすものであった。いづれ同政策の実施方法は改められ、補助金支給額も漸次減額されていったことは、第二・三・四表にみる通りである。しかも、移民運送（「労働力の世界的移動」）と工業製品の運送（「産業資本の輸出貿易」）が定期船市場の中心となるにつれて、郵便運送の比重は減少し、したがって郵便補助金もまた、通説のいうように、たんに郵便運送のコストを支弁するものにすぎなくなってくる、といえよう¹⁾。

このようにみえてくると、郵便補助金政策は、その時期によって異った性格をもっていたことがわかる。つまり、もっとも初期の段階では、それは、民間蒸汽船会社の保護・育成に大きな役割をはたして、蒸汽船業の発達に積極的な貢献をなしたといえる。しかし、五〇年代から六〇年代にかけては、逆に阻止的な作用をあたえ、つぎに、同政策の実施方法が改められた六〇年代末からは、じょじょに蒸汽船業の発達にたいして中立的な意義しかもたなくなっていた、と考えられる。したがって、どの時期を主に考えるかによって、その評価は異ってくる。従来その評価がまちまちであったのは、このことにもづく²⁾。しかし、われわれは、郵便補助金政策がもたらした結果から、その評価をおこなわねばならない。そしてその結果とは、イギリス定期船資本の二類型の創出にはかならない。とすれば、この二類型を生みだした六〇年代末以前の郵便補助金と、以後のそれとを区別する必要がある。そして、イギリス定期船業の発達と郵便補助金政策との関係を問題とするばあいには、前者を中心にとりあげ、その時期の郵便補助金政策を統一的に把握しなければならない。われわれがこの時期の同政策に注意を集中したのは、このよ

うな理由からであった。

さて以上のような視点から、いまやわれわれは、郵便補助金政策を特定の蒸汽船資本にたいする一つの保護システムであった、と規定することができる。それ故それは、一方でえらばれた蒸汽船資本を保護・育成することによって、蒸汽船業の早熟的な発達をもたらしたが、他方において、競争を抑圧することによって、蒸汽船業の健全な発展を阻止するものともなった。そのため、保護システム外部での蒸汽船資本の発達をまねき、保護政策であることを止揚せねばならなかったのである。郵便補助金政策の意義を、われわれはほぼこのように評価することができると思う。

ところで、最後にもう一つ、つぎの点に注目しておきたい。それは、近代的海運業の形成過程において、二類型の海運資本が創出されたのは、イギリスにおいてのみではなかったことである。すなわち、最近の研究によって、日本においても、一方において、「無類保護」とよばれる明治政府の上からの手厚い保護・育成によって、日本郵船・大阪商船等の「社船」が定期船資本として成立・発展したの³⁾にたいして、他方において、三井物産船舶部・山下汽船・辰馬汽船等の「社外船」がなんらの保護をうけず、不定期船資本として成立・発達し、「特権階級たる社船と非特権階級たる社外船との対立・競争関係は、爾後の日本海運発達史の根底に一貫して流れている」⁴⁾点⁵⁾が解明されるにいたった。

特権的な「社船」資本と非特権的な「社外船」資本の展開は、あきらかに、日本における近代的海運資本形成の二類型をしめすものである。そして、この二類型を創出したのは、ほかならぬ明治政府の「社船」にたいする保護政策であった。この点、イギリスにおける近代的海運業の形成過程と日本におけるそれとは一つの共通性をもつて

いるといえる。もちろん、両者には種々の相違点がある。たとえば、イギリスにおいては、定期船資本の二類型として形成されたのに対して、日本では「社船」定期船・「社外船」不定期船として形成された点、保護の程度は後進国日本においてはるかに高かった点、また、イギリスにおいては下から自生的に発展した企業群が技術的革新の採用に積極的であったのに対して、日本では「社船」船主が上からの保護のおかげで新技術の採用が可能になった点、などがそうである。しかし、上からの国家的保護のシステムが近代的海運資本の二類型を生み出したという基本的な点においては、両者はまったく同一である。そうだとすれば、この事實は、世界各国における近代的海運資本の形成過程を研究するさいの——とくに、保護政策との関係を明らかにするばあい——一つの分析基準を提供するものではなからうか。ともあれ、このような視角から、日本、イギリス、その他各国における近代的海運業形成過程の比較研究を進める必要がある、といわねばならない。

- (1) 郵便運送の比重の減少とともに、郵船会社は郵便補助金をもって資本蓄積の糧料とすることはできなくなり、ために危機を経なければならなかった(たとえば、ビー・オーのばあい——本稿第四節四七—四八ページ——を参照されたい)。そして以後は、二つのタイプの企業も資本蓄積の構造に本質的な差異はなくなり、二類型は漸次解消にむかった、とみることができよう。解消がもっとも早く始つたのは、北大西洋航路であり、一八六八年に早くもケナード・ラインの独占は廃止され、インマン・ラインも郵便補助金をうけとる。しかし、一般的には、海運同盟の成立をもって、その解消を示すものと考えたい。
- (2) ソートンは、もっとも初期の郵便補助金をもってその意義を評価し、ミーカーは中期のそれをもって評価しようとしている、と考えることができる。これに対して、通説は六〇年代末以降のそれをもって評価しているわけである(本稿第一節注(7)(8)(9)——経済論叢第八十七卷第一号一〇〇—一〇一ページ——参照)。いずれも一面的な評価といふことができる。

- (3) 従来は、日本における近代的海運業の形成は、この「社船」資本の発達として理解される傾向があった。明治政府の保護政策と「社船」の発達との関係については、富永祐治『交通における資本主義の発展』第二章「海運史における国家と戦争」が

くわしい。

(4) 佐々木誠治「社外船の系譜——その一——」国際經濟研究年報Ⅵ 一〇八ページ。

(5) 佐々木誠治氏の「社外船」にかんする一連の研究を参照されたい。そのうち、重要なものとして、次のものをあげておこう。
「歴史的概念としての社船・社外船」海事研究 第二五号、「第一次世界大戦時における社外船経営の発展と変貌」国民經濟雑誌 第九十一巻第五号、「社外船の系譜——その一——」前掲。

(6) この点にいちちはやく注目されたのは、大島藤太郎氏である。大島藤太郎・藏園進『日本交通政策』序説 二五—三二ページ参照。

(7) このような相違点は、主としてイギリス海運業の先進性、日本海運業の後進性を示すものであり、世界資本主義のどのような発展段階で、各国の近代的海運業が形成されたかが、大きな影響を及ぼすものと考えられる。

〔一九六一年一月二十四日〕

〔付記〕本研究は昭和三五年度文部省科学研究費交付金機關研究による研究成果の一部である。